

BAB IV GAMBARAN UMUM

Bab ini menyajikan gambaran umum penelitian yang meliputi beberapa aspek. Pertama, dipaparkan gambaran umum hubungan antar wilayah dalam koridor Sukabumi dan Bandung. Selanjutnya, diuraikan kondisi eksisting moda transportasi umum di wilayah studi untuk memahami situasi transportasi saat ini. Gambaran umum perkeretaapian nasional turut disertakan untuk memberikan gambaran dan kondisi eksting perkembangan perkeretaapian di Indonesia. Rencana strategis reaktivasi jalur kereta api, yang menjadi fokus utama penelitian, juga dibahas secara rinci. Terakhir, bab ini menyajikan gambaran umum responden melalui analisis karakteristik responden, yang meliputi data sosio – ekonomi dan karakteristik perjalanan.

IV.1 Hubungan Antar Wilayah Sukabumi – Bandung

Kopi dan teh merupakan komoditas pertanian yang memiliki nilai ekonomi tinggi di pasar dunia. Di Indonesia, kedua komoditas tersebut tumbuh subur di berbagai daerah, termasuk Sukabumi, Bogor, dan Bandung. Potensi pertanian yang besar ini menarik minat dua pengusaha Belanda, Van Rie Beek dan Zwadecroon, untuk membeli lahan di Sukabumi seluas 5/12 dari wilayah tersebut guna ditanami kopi. Meskipun hasil pertanian melimpah, sistem transportasi yang belum memadai menjadi kendala utama dalam distribusi hasil bumi. Pada saat itu, jalur transportasi yang tersedia masih berupa jalan setapak, sehingga hasil bumi sering kali menumpuk di gudang penyimpanan dan mengalami pembusukan sebelum sampai ke pelabuhan. Untuk mengatasi masalah ini, para pemilik perkebunan mengusulkan kepada pemerintah Belanda pembangunan jalur kereta api sebagai sarana transportasi yang lebih efisien (Lasmiyati, 2017).

Pada akhir abad ke-19, pembangunan jalur kereta api di Sukabumi dimulai secara bertahap, melanjutkan jalur yang sudah ada antara Batavia (Jakarta) dan Buitenzorg (Bogor). Tahap awal pembangunan meliputi jalur sepanjang 27 kilometer yang menghubungkan Buitenzorg dengan Distrik Cicurug. Kemudian, jalur tersebut diperpanjang hingga menghubungkan Cicurug, Sukabumi, dan Cianjur, dengan total panjang mencapai 39 kilometer. Keberadaan jalur kereta api ini sangat penting dalam mendukung perkebunan teh swasta di afdeling (sebuah wilayah administrasi

pada masa Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda) Sukabumi, terutama dalam proses distribusi hasil perkebunan. Selain berperan dalam pengangkutan hasil produksi, jalur kereta api juga mendorong heterogenitas penduduk di Sukabumi, karena kemudahan mobilitas yang diberikan oleh transportasi ini memungkinkan lebih banyak orang untuk berpindah dan bermukim di daerah tersebut menurut Dienaputra (2004) dalam Lismiyati (2017).

Keberadaan jalur kereta api di Sukabumi diharapkan tidak hanya mendukung sektor perkebunan tetapi juga meningkatkan kesejahteraan masyarakat setempat. Dengan kondisi tanah yang subur, masyarakat memiliki peluang besar untuk mengembangkan usaha di bidang pertanian, perkebunan, maupun pertambangan. Para ahli geologi bahkan mengidentifikasi beberapa lokasi di Sukabumi yang berpotensi untuk dieksplorasi dalam sektor pertambangan. Dengan adanya jaringan transportasi yang lebih baik, diharapkan proses pengangkutan hasil produksi pertanian, perkebunan, dan tambang dapat berjalan lebih lancar. Pemasaran hasil bumi pun tidak lagi terbatas pada wilayah Sukabumi saja, melainkan mencakup perdagangan antarkota seperti Jakarta, Bogor, Cianjur, dan Bandung. Sejalan dengan hal tersebut, pejabat Belanda seperti Maarschalk dan Mijners menyarankan agar jalur kereta api dibangun dari Bogor menuju Bandung dengan melewati Sukabumi.

Pembangunan jalur kereta api di Sukabumi dilaksanakan oleh Staat Spoorwegen (SS), sebuah perusahaan kereta api pemerintah, di bawah pengawasan Jenderal Maarschalk yang berkedudukan di Bogor. Seluruh material konstruksi yang dibutuhkan dalam proyek ini disimpan terlebih dahulu di Bogor sebelum didistribusikan ke lokasi pembangunan. Proses konstruksi jalur kereta api ini dibagi menjadi tiga tahap: tahap pertama pada tanggal 5 Oktober 1881 dengan rute Bogor – Cicurug sepanjang 27 kilometer, tahap kedua pada tanggal 21 Maret 1882 dengan rute Cicurug – Sukabumi sepanjang 31 kilometer, dan tahap ketiga pada tanggal 10 Mei 1883 dengan rute Sukabumi – Cianjur sepanjang 39 kilometer (Herwana, 2012). Pembangunan jalur ini juga berperan penting dalam mendukung aktivitas ekonomi masyarakat, terutama dalam pengangkutan hasil perkebunan dan distribusi barang dari gudang penyimpanan di berbagai daerah di Bandung, seperti

Cibangkong, Cikudapateuh Kosambi, Kiaracondong, Braga, Pasirkaliki, Ciroyom, dan Andir menurut Kunto (2008) dalam Lismiyati (2017).

Dibukanya jalur kereta api tidak hanya meningkatkan aktivitas perdagangan tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi dan sosial di berbagai daerah. Jalur kereta api Bandung yang dibangun pada tahun 1870 sejalan dengan perkembangan perkebunan di daerah tersebut. Stasiun Kereta Api Bandung diresmikan pada 17 Mei 1884 pada masa pemerintahan Bupati Koesoemadilaga. Dengan beroperasinya jalur kereta api Batavia – Bandung yang melewati Bogor – Sukabumi – Cianjur, pengiriman hasil perkebunan ke Batavia menjadi lebih efisien. Hal ini juga berkontribusi terhadap peningkatan jumlah perkebunan swasta dan mempercepat distribusi hasil pertanian. Seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi, muncul berbagai warung dan pasar di sekitar stasiun, menciptakan peluang ekonomi baru bagi masyarakat lokal. Selain itu, berkembangnya transportasi kereta api juga memicu munculnya penginapan dan rumah makan di sekitar Stasiun Bandung untuk melayani kebutuhan para penumpang yang melakukan perjalanan jarak jauh. Dalam perjalanan waktu, transportasi kereta api yang menghubungkan Bogor – Sukabumi – Bandung pada abad ke-19 tersebut tidak berjalan mulus.

Memasuki tahun 1941, permintaan terhadap hasil perkebunan yang sebelumnya memiliki nilai ekonomi tinggi di pasar Eropa mulai mengalami penurunan. Kondisi ini berdampak langsung pada fungsi kereta api yang semula digunakan sebagai alat transportasi utama bagi hasil perkebunan. Seiring dengan berkurangnya permintaan ekspor, kereta api lebih banyak digunakan sebagai sarana angkutan penumpang. Namun, perubahan fungsi ini tidak memberikan keuntungan yang signifikan bagi operator kereta api, mengingat pendapatan utama sebelumnya berasal dari distribusi hasil perkebunan. Akibatnya, industri transportasi kereta api menghadapi tantangan ekonomi yang cukup besar selama periode tersebut.

IV.2 Kondisi Eksisting Moda Transportasi Umum Sukabumi – Bandung

Saat ini rute perjalanan Sukabumi – Bandung hanya dilayani oleh moda transportasi darat yaitu bus dan travel. Kedua moda ini memiliki karakteristik dan keunggulan masing-masing yang mempengaruhi preferensi pengguna. Kedua moda tersebut merupakan angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP). AKDP adalah layanan

angkutan bus umum yang melayani rute perjalanan antarkota dalam satu provinsi. Deskripsi detail mengenai kondisi kedua moda transportasi tersebut dipaparkan sebagai berikut:

- Bus

Layanan angkutan penumpang pada rute Sukabumi – Bandung menyediakan pilihan moda bus dengan dua kelas layanan, yaitu eksekutif dan ekonomi. Bus eksekutif menawarkan tingkat kenyamanan dan fasilitas perjalanan yang lebih tinggi, sementara bus ekonomi menyediakan alternatif dengan fasilitas yang lebih sederhana. Harga tarif perjalanan untuk kedua kelas bus ini relatif terjangkau oleh berbagai segmen penumpang. Terdapat dua perusahaan bus utama yang melayani rute Sukabumi – Bandung, yaitu PT. MGI yang mengoperasikan bus kelas eksekutif dan PT. Hiba Putra yang menyediakan layanan bus kelas ekonomi. Meskipun berbeda kelas layanan, kedua perusahaan ini memiliki karakteristik operasional yang serupa, yaitu bus beroperasi dari pagi hingga malam dengan rentang tarif dan waktu tempuh perjalanan yang relatif sama. Informasi lebih detail mengenai tarif dan jadwal keberangkatan masing-masing perusahaan disajikan pada tabel berikut:

Tabel IV. 1 Informasi Operasional Perusahaan Otobus

Perusahaan Otobus	Tarif (Rp)	Waktu Tempuh (*)	Jadwal Keberangkatan (WIB)
PT. MGI (Maya Gapura Intan)	50.000	3 - 5 jam	04.00 s/d 20.00 (setiap 15 – 20 menit)
PT. Hiba Putra	25.000 – 50.000	3 - 5 jam	Hanya pagi dan sore

Catatan (*): Waktu tempuh dapat berbeda dengan kondisi sebenarnya dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas yang dinamis dan tidak dapat diprediksi serta faktor cuaca.

Sumber: Wawancara, 2024

Berikut ini merupakan gambaran dari masing-masing bus yang beroperasi di Terminal A.H. Sanusi Sukabumi yang melayani rute Sukabumi – Bandung, yang bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai jenis dan kondisi bus yang tersedia bagi para penumpang di terminal tersebut.



Gambar IV. 1 Perusahaan Otobus (1) PT. MGI; (2) PT. Hiba Putra

Sumber:

(1) <https://www.facebook.com/photo/?fbid=939635883471653&set=a.530812884353957>

(2) <https://www.inews.id/otomotif/niaga/tak-banyak-yang-tahu-16-po-bus-ini-ternyata-anak-perusahaan-hiba-group/3>

(Diakses 5 Februari 2025)

- Travel

Layanan travel juga menyediakan alternatif transportasi penumpang pada rute Sukabumi – Bandung. Beberapa operator menawarkan fasilitas tambahan seperti koneksi WiFi, USB port, air minum gratis, hingga kursi jenis captain seat yang dirancang untuk meningkatkan kenyamanan penumpang. Tarif perjalanan travel bervariasi antar operator, dipengaruhi oleh fasilitas yang ditawarkan dan tingkat permintaan, terutama pada jam sibuk (*peak hour*). Terdapat empat perusahaan travel yang umumnya melayani rute Sukabumi – Bandung, yaitu Bhinneka Shuttle, Siliwangi Trans Shuttle, Arnes Shuttle, dan WBTrans Shuttle. Perusahaan – perusahaan ini menawarkan kelas layanan dan karakteristik yang serupa. Layanan travel pada rute ini beroperasi dari pagi hingga malam dengan jadwal keberangkatan yang berbeda – beda untuk setiap operator. Informasi detail mengenai tarif, frekuensi keberangkatan, dan lokasi pool masing – masing operator di Sukabumi disajikan sebagai berikut:

Tabel IV. 2 Informasi Operasional Operator Travel

Operator Travel	Tarif (Rp)	Waktu Tempuh (*)	Jadwal Keberangkatan (WIB)	Lokasi Pool
Bhinneka Shuttle	90.000 110.000	2,75 – 4 jam	04.30; 05.00; 05.30; 06.00;	• Jl. Siliwangi No.36,

Operator Travel	Tarif (Rp)	Waktu Tempuh (*)	Jadwal Keberangkatan (WIB)	Lokasi Pool
			06.30; 07.00; 08.00; 09.00; 10.00; 12.00; 13.00; 14.00; 15.00; 16.00; 17.00; 18.00; 19.00; 20.00; 21.00	Kebonjati, Kec. Cikole, Kota Sukabumi • Jl. Pelabuhan II, Cipanengah, Kec. Lembursitu, Kota Sukabumi
Siliwangi Trans Shuttle	77.000	± 4 jam	04.00; 05.00; 06.00; 07.00; 08.00; 09.00; 10.00; 11.00; 12.00; 13.00; 14.00; 15.00; 16.00; 17.00; 18.00; 19.00; 20.00.	• Jl. R. E. Martadinata No.67-515, Kebonjati, Kec. Cikole, Kota Sukabumi,
Arnes Shuttle	77.000 66.000	2,5 – 3 jam	04.45; 05.00; 06.00; 06.30; 07.00; 07.30; 08.00; 08.30; 10.00; 10.30; 12.00; 12.30; 14.00; 14.30; 15.00; 15.30; 17.00; 17.30; 18.00; 18.30; 19.00; 19.30; 21.00; 21.30.	• Jl. R. E. Martadinata No.25, Gunungparang, Kec. Cikole, Kota Sukabumi
WBTrans Shuttle	75.000	± 3 jam	04.30; 06.00; 10.00; 12.00; 15.00.	• Jl. A. Yani, Nyomplong, Kec. Warudoyong, Kota Sukabumi

Catatan (*):

Waktu tempuh dapat berbeda dengan kondisi sebenarnya dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas yang dinamis dan tidak dapat diprediksi serta faktor cuaca.

Sumber: Traveloka dan Redbus, 2024

Berikut ini disajikan gambaran dari masing – masing operator travel yang melayani rute Sukabumi – Bandung yang bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai jenis dan kondisi travel yang tersedia bagi para penumpang di Sukabumi.



Gambar IV. 2 Armada (1) Bhinneka Shuttle; (2) Siliwangi Trans Shuttle; (3) Arnes Shuttle; (4) WBTrans Shuttle

Sumber: (1) <https://sanjayatour.com/bhinneka-shuttle/>;
 (2) <https://rentalmobilterdekat.com/travel-jakarta-cianjur/>;
 (3) https://www.easybook.com/id-id/bus/operator/arnes_shuttle;
 (4) <https://www.wbtrans.id/blog/1/travel-bandung-bekasi>
 (Diakses 5 Februari 2025)

IV.3 Gambaran Umum Pekeretaapian Nasional

Indonesia, sebagai negara kedua di Asia setelah India yang memiliki jaringan kereta api tertua, mengalami perkembangan signifikan dalam sejarah perkeretaapiannya. Setelah periode tanam paksa (1830-1850), peningkatan perdagangan hasil pertanian di pasar internasional mendorong kebutuhan akan transportasi yang efisien. Pada tahun 1864, pembangunan jalur kereta api pertama yang menghubungkan Solo-Yogyakarta dimulai oleh pemerintah kolonial Belanda, diikuti dengan pembangunan jalur lain di Jawa, Sumatera, dan Sulawesi. Pada tahun 1928, panjang jalur kereta api mencapai 7.464 km, dengan 4.089 km dimiliki oleh pemerintah dan 3.375 km oleh swasta. Pada masa pendudukan Jepang (1942-1945), seluruh aset perkeretaapian nasional diambil alih dan dikelola oleh Rikuyu Sokyuku (Dinas

Kereta Api). Setelah kemerdekaan Indonesia pada tanggal 28 September 1945, para pejuang kemerdekaan mengambil alih stasiun dan kantor pusat kereta api dari Jepang, yang kemudian diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia. Meskipun Belanda sempat kembali dan membentuk kembali perusahaan kereta api SS/VS, pada tahun 1950 pemerintah Indonesia menggabungkan DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Institusi ini mengalami beberapa kali perubahan nama hingga akhirnya menjadi PT Kereta Api (Persero).

Pada tahun 2005, pemerintah membentuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang sebelumnya merupakan bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Direktorat Jenderal ini bertugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan di bidang perkeretaapian. Selanjutnya, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan peraturan pemerintah terkait lainnya diterbitkan untuk memperkuat regulasi perkeretaapian. Hal ini diharapkan dapat mendorong sistem multi operator dan meningkatkan peran aktif pemerintah daerah serta badan usaha dalam menghadapi tantangan perkeretaapian di masa depan.. Dengan demikian, kemitraan yang strategis antara pemerintah daerah dan badan usaha diharapkan dapat mengatasi berbagai tantangan perkeretaapian, seperti keterbatasan anggaran pemerintah, peningkatan kualitas layanan, dan perluasan jaringan perkeretaapian. Pernyataan ini menjadi landasan penting untuk memahami kondisi eksisting perkeretaapian nasional yang akan dijelaskan selanjutnya, karena kondisi tersebut merupakan konteks yang mendasari perlunya peran aktif pemerintah daerah dan badan usaha.

Tabel IV. 3 Volume Angkutan Penumpang

Jenis KA	2015	2016	2017	2018	2019
KA Utama	29.654	31.850	38.312	47.552	47.158
KA Lokal Raya	39.424	39.026	37.401	36.136	43.416
KA Jabotabek	257.532	279.097	314.318	334.487	334.103
KA Perintis*	540	1.856	1.517	2.569	3.025
KA Lainnya**	692	731	816	1.587	35.784
TOTAL	327.842	352.561	392.363	422.332	453.487

(dalam ribu orang)

*KA Perintis adalah KA Perintis Cut Meutia, KA Perintis Jengala, KA Perintis Bathara Kresna, KA Perintis Kertalaya, KA Perintis Lembah Anai, KA BIM Padang, LRT Sumatera Selatan

**KA Lainnya adalah KA Bandara Kualanamu, KA Bandara Soekarno Hatta, MRT Jakarta, LRT Jakarta

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2019

Berdasarkan data volume angkutan penumpang kereta api dari tahun 2015 hingga 2019, terlihat adanya tren peningkatan total penumpang secara umum. Pada tahun 2015, total penumpang tercatat sebanyak 327.842 ribu orang, dan secara konsisten meningkat hingga mencapai 453.487 ribu orang pada tahun 2019. Peningkatan ini didorong oleh kontribusi dari berbagai jenis kereta api, di mana KA Jabotabek memberikan sumbangan terbesar, diikuti oleh KA Utama dan KA Lokal Raya. Meskipun KA Perintis dan KA Lainnya memiliki volume yang relatif lebih kecil, keduanya juga menunjukkan tren peningkatan, terutama pada KA Lainnya yang mengalami lonjakan signifikan pada tahun 2019. Secara keseluruhan, data ini mengindikasikan pertumbuhan minat dan penggunaan layanan kereta api sebagai moda transportasi selama periode tersebut.

Tabel IV. 4 Produksi Jasa Angkutan Kereta Api Penumpang

Tahun	Penumpang Diangkut (Juta)	Penumpang – Km (Juta-Km)
2015	327.823	22.152
2016	358.075	21.571
2017	360.176	16.158
2018	422.332	16.932
2019	453.486	29.080
Pertumbuhan (%)	8,61	12,20

Sumber Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2019

Berdasarkan tabel di atas, data produksi jasa angkutan kereta api penumpang dari tahun 2015 hingga 2019, terlihat adanya peningkatan baik pada jumlah penumpang yang diangkut maupun pada parameter penumpang – kilometer. Jumlah penumpang yang diangkut menunjukkan tren positif, meningkat dari 327.823 juta pada tahun 2015 menjadi 453.486 juta pada tahun 2019, dengan tingkat pertumbuhan sebesar 8,61%. Sementara itu, parameter penumpang – kilometer, yang merepresentasikan jarak tempuh rata-rata penumpang, juga mengalami fluktuasi namun secara keseluruhan menunjukkan peningkatan signifikan pada tahun 2019, mencapai 29.080 juta – km, dengan pertumbuhan 12,20%. Hal ini mengindikasikan bahwa tidak hanya jumlah penumpang yang meningkat, tetapi juga jarak yang ditempuh oleh penumpang kereta api mengalami kenaikan selama periode pengamatan.

Tabel IV. 5 Volume Angkutan Barang

Tahun	2015	2016	2017	2018	2019
Jawa	7.690	8.039	9.134	10.727	10.155
Sumatera	22.028	24.455	30.927	34.536	37.469
Total	29.717	32.494	40.061	45.263	47.624

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2019

Berdasarkan tabel di atas, data volume angkutan barang kereta api dari tahun 2015 hingga 2019, terlihat adanya tren peningkatan volume secara keseluruhan. Total volume angkutan barang meningkat dari 29.717 pada tahun 2015 menjadi 47.624 pada tahun 2019. Kontribusi terbesar berasal dari wilayah Sumatera, yang secara konsisten mencatatkan volume angkutan lebih tinggi dibandingkan Jawa. Meskipun volume angkutan di Jawa juga menunjukkan peningkatan dari tahun 2015 hingga 2018, terjadi sedikit penurunan pada tahun 2019. Secara umum, data ini mengindikasikan bahwa angkutan barang menggunakan kereta api mengalami pertumbuhan selama periode tersebut, terutama didorong oleh aktivitas angkutan di Sumatera.

Tabel IV. 6 Perbandingan Penumpang Kereta Api

Lokasi	Jumlah Penumpang (Juta)				
	2015	2016	2017	2018	2019
JABOTABEK	257.532	279.097	314.317	334.487	359.379
Non JABOTABEK	70.310	73.465	77.307	87.845	94.107
Total	327.842	352.562	391.624	422.332	453.486
Pertumbuhan	18.06%	7.54%	11.08%	7.84%	7.38%
Persentase JABOTABEK terhadap total	78.55%	79.16%	80.26%	79.20%	79.25%

Catatan: Jabotabek termasuk KRL, KA Bandara Soekarno Hatta, MRT Jakarta dan LRT Jakarta (Velodrome – Kelapa Gading)

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2019

Berdasarkan data mengenai jumlah penumpang kereta api dari tahun 2015 hingga 2019, terlihat adanya peningkatan jumlah penumpang secara keseluruhan, baik di wilayah Jabotabek maupun non-Jabotabek. Total penumpang meningkat dari 327.842 juta pada tahun 2015 menjadi 453.486 juta pada tahun 2019, dengan tingkat pertumbuhan yang bervariasi setiap tahunnya. Wilayah Jabotabek, yang mencakup KRL, KA Bandara Soekarno Hatta, MRT Jakarta, dan LRT Jakarta (Velodrome – Kelapa Gading), memberikan kontribusi terbesar terhadap total penumpang, dengan persentase di atas 78% setiap tahunnya. Meskipun demikian,

wilayah non – Jabotabek juga menunjukkan pertumbuhan jumlah penumpang yang signifikan selama periode tersebut. Hal ini mengindikasikan bahwa penggunaan kereta api sebagai moda transportasi mengalami peningkatan di kedua wilayah, dengan Jabotabek tetap menjadi penyumbang utama.

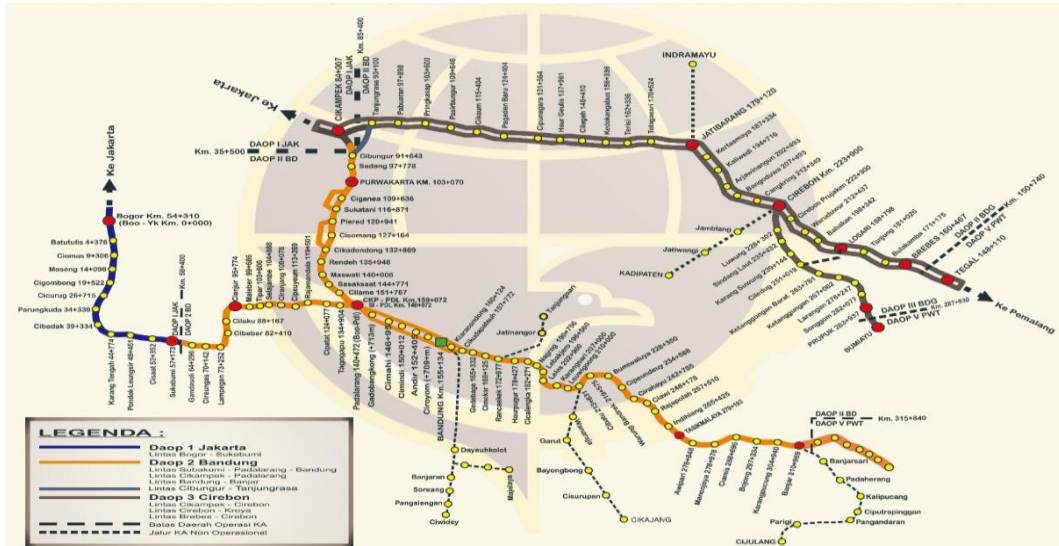
IV.4 Rencana Reaktivasi Jalur Cipatat – Padalarang

Jalur kereta api Cipatat – Padalarang memiliki sejarah panjang sejak era kolonial Belanda. Dulu, jalur ini merupakan bagian penting dari sistem transportasi yang menghubungkan wilayah pedalaman dengan kota-kota besar seperti Bandung. Namun, akibat berbagai bencana seperti gempa bumi dan hujan lebat yang menyebabkan kerusakan infrastruktur, jalur ini terputus di beberapa titik, terutama antara Cipatat dan Tagogapu. Salah satu peristiwa kerusakan besar terjadi pada tahun 1911 dan 1935, yang membuat jalur ini akhirnya tidak lagi beroperasi selama beberapa dekade. Pemerintah mulai menghidupkan kembali wacana reaktivasi jalur Cipatat – Padalarang pada akhir 2000-an. Hal ini didorong oleh meningkatnya kebutuhan transportasi di kawasan Bandung Barat. Jalur kereta api antara Cipatat – Padalarang di wilayah Kabupaten Bandung Barat akan kembali diaktifkan. Pengaktifkan dilakukan dengan membuat jalur alternatif baru. Reaktivasi Jalur KA (kereta api) Cipatat – Padalarang telah tercantum dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional hingga Tahun 2030 sesuai dengan KM 296 Tahun 2020. Alur rel lama Cipatat – Padalarang memiliki kelandaian yang curam hingga 40 per mil. Selain itu, banyak lengkungan dengan radius kecil (150 meter) sehingga dapat berpengaruh pada faktor kenyamanan dan keselamatan operasi kereta api di jalur tersebut. Untuk itu, opsi jalur baru pun muncul. Saat ini sedang dilakukan kajian teknis untuk alternatif jalur baru dari Stasiun Cipatat ke arah Stasiun Sasaksaat. Rencana jalur baru itu sedang dalam proses penyusunan *Detailed Engineering Design* (DED).

PT Kereta Api Indonesia (Persero) membagi wilayah operasionalnya ke dalam beberapa Daerah Operasi (DAOP) untuk mengoptimalkan pengelolaan perkeretaapian. Berdasarkan Peta Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Wilayah Jawa Bagian Barat, jalur Cipatat – Padalarang berada di bawah yurisdiksi DAOP II Bandung yang membentang dari Stasiun Gandasoli di bagian

timur hingga Stasiun Cijulang di bagian barat (Ditjen Perkeretaapian, 2023).

Gambar IV. 3 Peta Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Barat



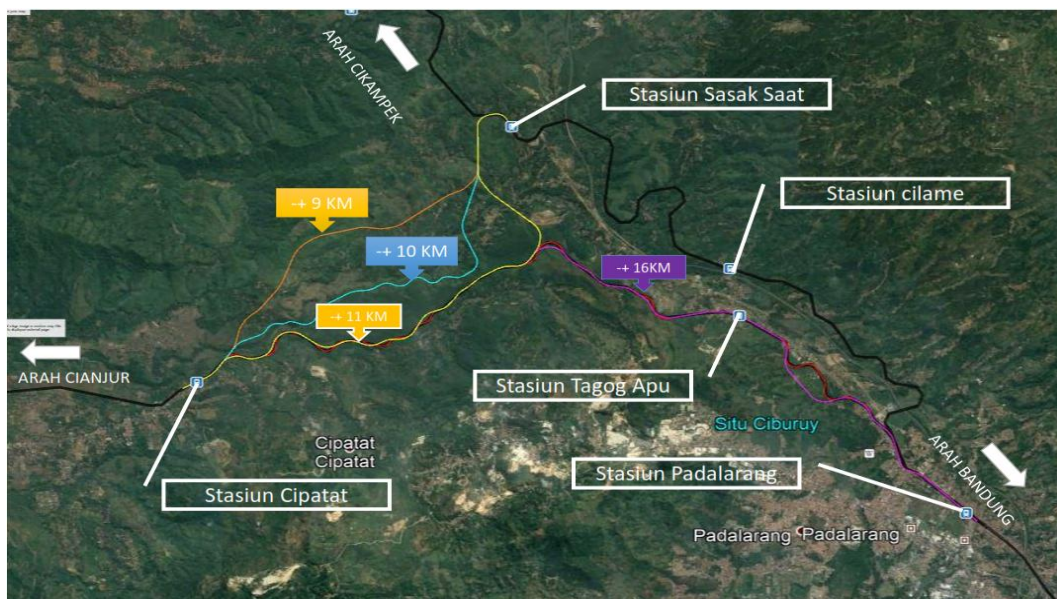
Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2023

Dalam struktur organisasi PT KAI, DAOP II Bandung memiliki tanggung jawab penuh atas pengelolaan, pemeliharaan, dan pengembangan infrastruktur perkeretaapian di wilayah kerjanya. Hal ini mencakup perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan terhadap program reaktivasi jalur kereta api yang tidak aktif, termasuk rencana reaktivasi jalur Cipatat – Padalarang yang merupakan bagian dari jaringan rel historis di wilayah Priangan. Sebagai pemegang otoritas perkeretaapian di wilayahnya, DAOP II Bandung berkoordinasi dengan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Barat dalam melakukan kajian teknis dan perencanaan reaktivasi. Koordinasi ini meliputi aspek-aspek teknis seperti analisis kondisi existing jalur, perencanaan geometri rel, sistem persinyalan, dan infrastruktur pendukung lainnya yang diperlukan untuk mengaktifkan kembali layanan kereta api di jalur tersebut.

Program reaktivasi jalur Cipatat – Padalarang yang berada di bawah tanggung jawab DAOP II Bandung merupakan bagian dari upaya strategis untuk mengoptimalkan jaringan transportasi rel di wilayah Jawa Barat. Jalur kereta api Cipatat – Padalarang merupakan bagian integral dari jalur bersejarah Rangkasbitung – Padalarang yang telah lama tidak beroperasi. Reaktivasi jalur ini menjadi salah satu prioritas dalam program pemerintah untuk menghidupkan

kembali jalur-jalur kereta api yang tidak aktif. Inisiatif ini diambil sebagai bagian dari upaya strategis pemerintah untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah dan mendorong pertumbuhan ekonomi di kawasan Bandung Barat. Kebutuhan akan transportasi massal yang efisien dan ramah lingkungan menjadi pertimbangan utama dalam proyek reaktivasi ini. Pembangunan shortcut Cipatat – Sasaksaat merupakan inisiatif strategis dalam pengembangan infrastruktur perkeretaapian yang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas transportasi kereta api di wilayah tersebut.

Gambar IV. 4 Rencana Pembangunan *Shortcut* Antara Cipatat – Sasaksaat



Sumber: BTP Wilayah Jawa Bagian Barat, 2024

Berdasarkan Studi Trase Pembangunan *Shortcut* Antara Cipatat – Sasaksaat Tahun 2021, proyek ini dirancang dengan spesifikasi teknis yang komprehensif untuk memenuhi kebutuhan operasional modern dan antisipasi perkembangan volume angkutan di masa mendatang. Dalam perencanaan teknisnya, jalur *shortcut* ini akan dibangun dengan mengambil rute alternatif yang tidak melewati Tagogapu, melainkan melalui Sasaksaat. Spesifikasi teknis jalur baru ini menerapkan standar infrastruktur modern dengan lebar jalur rel 1067 milimeter dan menggunakan rel tipe R.54 yang dipasang di atas bantalan beton. Keseluruhan jalur baru ini membentang sepanjang 11 kilometer, memberikan alternatif yang lebih efisien dibandingkan jalur eksisting. Sementara itu, pada segmen jalur non-aktif yang membentang dari Stasiun Ciranjang hingga Stasiun Padalarang masih

menggunakan spesifikasi rel R.33 dengan bantalan besi yang nantinya akan memerlukan peningkatan kualitas untuk menyesuaikan dengan standar operasional yang baru. Aspek operasional dari pembangunan shortcut ini telah dirancang secara detail dengan mempertimbangkan berbagai parameter kinerja. Kecepatan rencana ditetapkan pada 70 kilometer per jam, didukung dengan implementasi sistem persinyalan elektrik yang modern untuk menjamin keselamatan dan ketepatan waktu perjalanan. Dalam pengoperasiannya, jalur ini akan menggunakan lokomotif CC.206 yang memiliki kapabilitas menarik hingga 12 gerbong, memberikan fleksibilitas yang tinggi dalam pengaturan kapasitas angkut.

Gambar IV. 5 Lokomotif CC.206



Sumber: <https://www.informasikereta.com/2016/07/jadi-pesanan-terakhir-11-lokomotif.html> (Diakses 5 Februari 2025)

Perencanaan frekuensi perjalanan kereta api telah disusun untuk mengoptimalkan utilisasi jalur, dengan pembagian 8 trip untuk kereta penumpang dan 4 trip untuk kereta barang. Setiap perjalanan diproyeksikan dapat ditempuh dalam waktu sekitar 30 menit, dengan total 8 rangkaian yang akan dioperasikan. Kapasitas angkutan barang direncanakan mencapai 42 ton per hari, memberikan kontribusi signifikan terhadap pergerakan logistik di wilayah tersebut.

Manfaat yang diharapkan dari pembangunan *shortcut* ini mencakup beberapa aspek strategis. Pertama, peningkatan kapasitas lintas angkutan kereta api yang akan memberikan dampak positif terhadap mobilitas penumpang dan barang. Kedua,

pengurangan waktu tempuh yang signifikan dibandingkan dengan rute eksisting. Ketiga, dan yang tidak kalah pentingnya, adalah pengurangan beban kerja lokomotif yang substansial. Hal ini terutama signifikan mengingat kondisi eksisting jalur Cipatat – Tagogapu yang memiliki kelandaian mencapai 42%, yang selama ini menjadi tantangan operasional yang signifikan.

Berdasarkan analisis komprehensif yang dilakukan dalam Studi Trase Pembangunan *Shortcut* Tahun 2021, pembangunan *shortcut* Cipatat – Sasaksaat ini dipandang sebagai solusi yang tepat untuk mengatasi berbagai kendala operasional yang selama ini dihadapi, sekaligus memberikan peningkatan signifikan dalam layanan transportasi kereta api di wilayah tersebut. Proyek ini tidak hanya akan memberikan manfaat jangka pendek dalam bentuk efisiensi operasional, tetapi juga akan berkontribusi terhadap pengembangan sistem transportasi yang lebih berkelanjutan di masa mendatang.

IV.5 Gambaran Umum Responden Penelitian

Pada bagian ini, akan dijelaskan gambaran umum responden penelitian yang mencakup karakteristik sosio – ekonomi dan karakteristik perjalanan responden dengan menggunakan analisis statistik deskriptif sederhana.

IV.5.1 Karakteristik Sosio Ekonomi

Penelitian ini mengkaji karakteristik responden berdasarkan usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pekerjaan, pendapatan, dan kepemilikan kendaraan pribadi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kelompok usia 26-35 tahun merupakan kelompok yang dominan (2). Mayoritas responden berjenis kelamin perempuan (1). Tingkat pendidikan yang paling banyak ditemui adalah lulusan S1/D4 (3). Sebagian besar responden berprofesi sebagai pegawai swasta (6). Rentang pendapatan bulanan yang paling dominan adalah antara 3-5 juta rupiah. Dalam hal kepemilikan kendaraan, mayoritas responden memiliki satu unit sepeda motor (2), sementara kepemilikan mobil didominasi oleh responden yang tidak memiliki mobil (1).

Tabel IV. 7 Karakteristik Sosio – Ekonomi Responden

		Jenis Kelamin (*)	Usia (*)	Tingkat Pendidikan(*)	Pekerjaan (*)	Pendapatan (*)	Kepemilikan Motor (*)	Kepemilikan Mobil (*)
N	<i>Valid</i>	287	287	287	287	287	287	287
	<i>Missing</i>	0	0	0	0	0	0	0
	<i>Mean</i>	1,67	2,02	3,97	6,23	3,18	2,20	1,37
	<i>Mode</i>	1	2	3	6	3	2	1
	<i>Std. Deviation</i>	0,471	0,942	1,057	2,435	1,252	0,728	0,581

Keterangan (*):

- Jenis Kelamin : Laki – Laki (0); Perempuan (1)
- Usia : 16 – 25 Tahun (1); 26 – 35 Tahun (2); 36 – 45 Tahun (3); 46 – 55 Tahun (4); >55 Tahun (5)
- Tingkat Pendidikan : SD (1); SMP (2); SMA/SMK (3); D1-D3/Sederajat (4); D4/S1 (5); S2 (6); S3 (7)
- Pekerjaan : ASN/TNI/Polri (1); Dokter (2); Guru/Dosen/Tenaga Pendidik (3); Pegawai BUMN/BUMD (4); Wiraswasta/Pengusaha (5); Pegawai Swasta (6); Mahasiswa/Pelajar (7); Ibu Rumah Tangga (8); Honorer/Pekerja Kontrak (9); Pensiunan (10); Freelance/Seniman (11); Belum Bekerja (12)
- Pendapatan : = ≤ Rp 1.000.000 (1); Rp 1.000.001 – Rp 3.000.000 (2); Rp 3.000.001 – Rp 5.000.000 (3); Rp 5.000.001 – Rp 7.000.000 (4); Rp 7.000.001 – Rp 9.000.000 (5); > Rp 9.000.000 (6)
- Kepemilikan Motor : Tidak Ada (1); Memiliki 1 (2); Memiliki 2 (3); Memiliki lebih dari 2 (4)
- Kepemilikan Mobil : Tidak Ada (1); Memiliki 1 (2); Memiliki 2 (3); Memiliki lebih dari 2 (4)

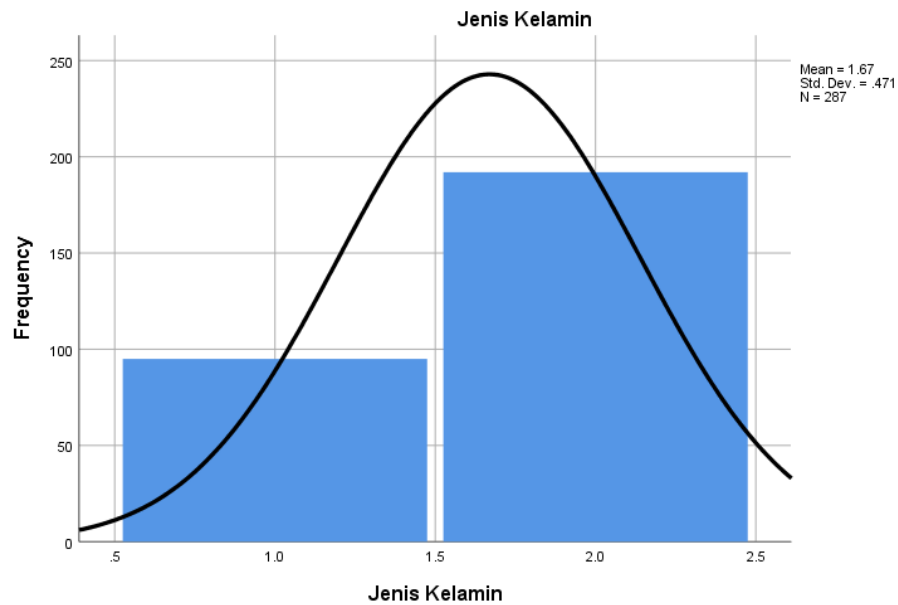
Sumber: Survei Kuesioner, 2024

Komposisi jenis kelamin responden dalam penelitian ini didominasi oleh perempuan, dengan jumlah 192 orang (66,9%). Responden laki-laki berjumlah 95 orang (33,1%). Rasio antara responden perempuan dan laki-laki adalah 2,02. Berdasarkan rasio ini dan visualisasi pada histogram di bawah, dapat disimpulkan bahwa distribusi responden berdasarkan jenis kelamin cukup proporsional.

Tabel IV. 8 Jenis Kelamin Responden

		Jenis Kelamin		
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Laki - Laki	95	33.1	33.1
	Perempuan	192	66.9	66.9
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



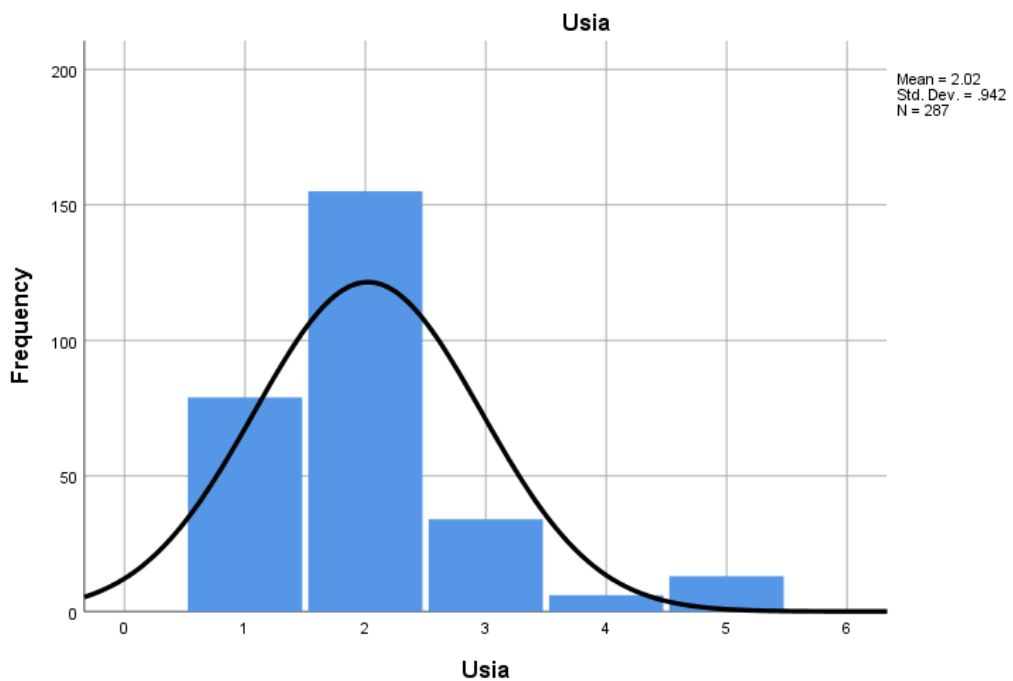
Gambar IV. 6 Histogram Jenis Kelamin Responden
Sumber: Survei Kuesioner, 2024

Distribusi usia responden dalam penelitian ini didominasi oleh kelompok usia 26-35 tahun, dengan proporsi sebesar 54%. Kelompok usia 16-25 tahun menempati urutan kedua dengan proporsi 27,5%. Responden dengan usia di atas 36 tahun memiliki proporsi yang lebih kecil dan tersebar dalam beberapa kelompok usia. Distribusi lengkap usia responden dapat dilihat pada histogram dibawah ini.

Tabel IV. 9 Kelompok Usia Responden

		Usia		
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	16 - 25 Tahun	79	27.5	27.5
	26 - 35 Tahun	155	54.0	54.0
	36 - 45 Tahun	34	11.8	11.8
	46 - 55 Tahun	6	2.1	2.1
	> 55 Tahun	13	4.5	4.5
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



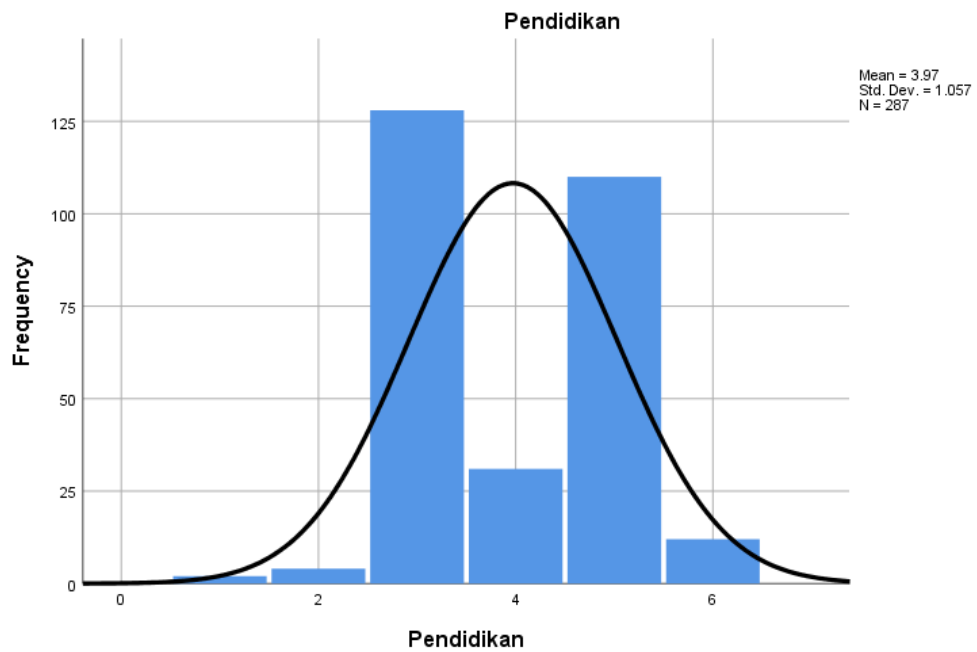
Gambar IV. 7 Histogram Kelompok Usia Responden
Sumber: Survei Kuesioner, 2024

Distribusi tingkat pendidikan responden menunjukkan bahwa lulusan SMA/SMK merupakan kelompok dominan dengan jumlah 128 responden (44,6%). Kelompok lulusan D4/S1 menempati urutan kedua dengan jumlah 110 responden (38,3%), diikuti oleh lulusan D1-D3 sebanyak 31 responden (10,8%). Responden dengan tingkat pendidikan S2 berjumlah 12 orang (4,2%), SMP sebanyak 4 orang (1,4%), dan SD sebanyak 2 orang (0,7%). Data menunjukkan konsentrasi terbesar responden berada pada tingkat pendidikan SMA/SMK, sebagaimana divisualisasikan pada diagram.

Tabel IV. 10 Tingkat Pendidikan Responden

		Pendidikan		
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	SD	2	0.7	0.7
	SMP	4	1.4	1.4
	SMA/SMK	128	44.6	44.6
	D1-D3	31	10.8	10.8
	D4/S1	110	38.3	38.3
	S2	12	4.2	4.2
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



Gambar IV. 8 Histogram Tingkat Pendidikan Responden
Sumber: Survei Kuesioner, 2024

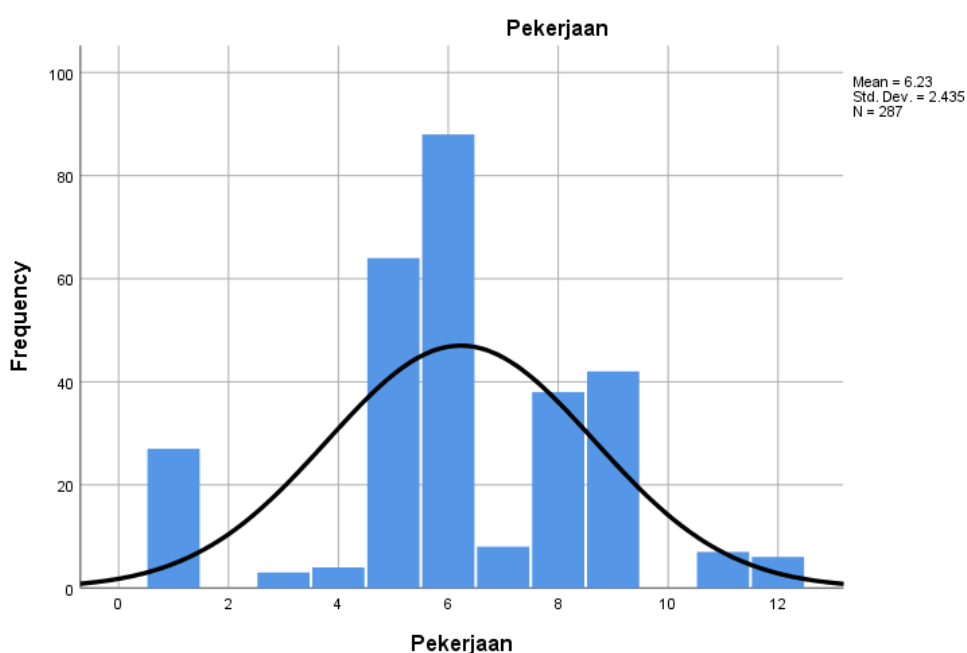
Distribusi pekerjaan responden dalam penelitian ini didominasi oleh kelompok Pegawai Swasta, dengan jumlah 88 orang (30,7%). Kelompok Wiraswasta/Pengusaha menempati urutan kedua dengan jumlah 64 orang (22,3%), diikuti oleh Honorer/Pekerja Kontrak sebanyak 42 orang (14,6%), Ibu Rumah Tangga sebanyak 38 orang (13,2%), dan ASN/TNI/Polri sebanyak 27 orang (9,4%). Sebagian kecil responden berprofesi sebagai Guru/Dosen/Tenaga Pendidik, Pegawai BUMN/BUMD, Mahasiswa/Pelajar, Freelance/Seniman, dan Belum Bekerja. Histogram memperlihatkan sebaran responden yang terkonsentrasi pada pekerjaan sebagai Pegawai Swasta dan Wiraswasta/Pengusaha.

Tabel IV. 11 Tingkat Pekerjaan Responden

		Pekerjaan		
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	ASN/TNI/Polri	27	9.4	9.4
	Guru/Dosen/Tenaga Pendidik	3	1.0	1.0
	Pegawai BUMN/BUMD	4	1.4	1.4
	Wiraswasta/Pengusaha	64	22.3	22.3
	Pegawai Swasta	88	30.7	30.7

Pekerjaan				
		Frequency	Percent	Valid Percent
	Mahasiswa/Pelajar	8	2.8	2.8
	Ibu Rumah Tangga	38	13.2	13.2
	Honorer/Pekerja Kontrak	42	14.6	14.6
	Freelance/Seniman	7	2.4	2.4
	Belum Bekerja	6	2.1	2.1
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



Gambar IV. 9 Histogram Tingkat Pekerjaan Responden

Sumber: Survei Kuesioner, 2024

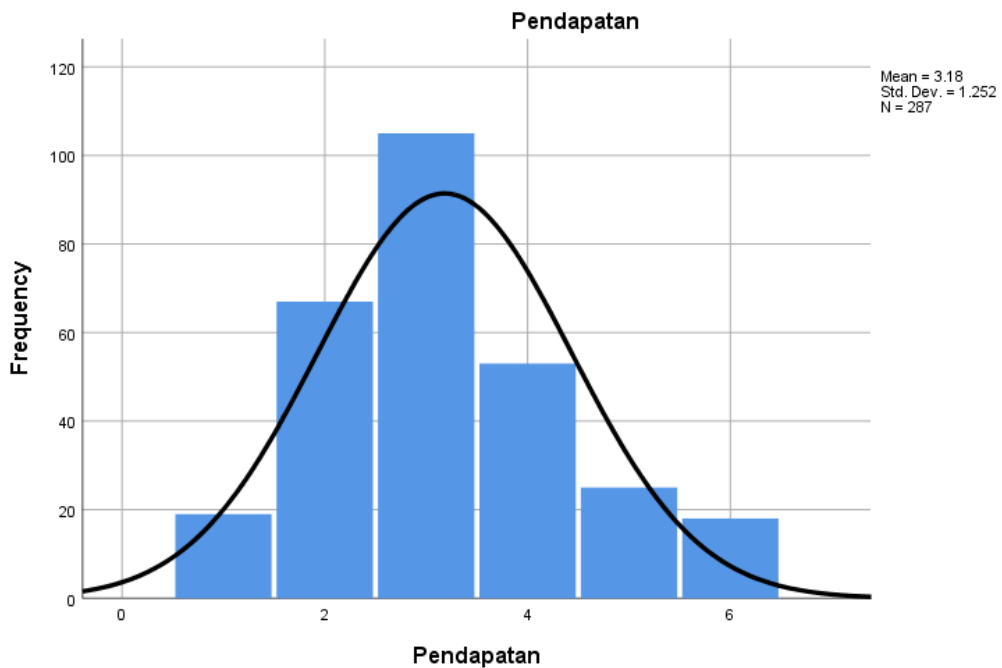
Distribusi pendapatan bulanan responden menunjukkan bahwa kelompok dengan pendapatan antara 3 – 5 juta rupiah merupakan yang paling dominan, dengan jumlah 105 responden (36,6%). Kelompok pendapatan 1 – 3 juta rupiah menempati urutan kedua dengan 67 responden (23,3%), diikuti oleh kelompok 5-7 juta rupiah dengan 53 responden (18,5%). Responden dengan pendapatan di bawah 1 juta rupiah berjumlah 19 orang (6,6%), dan kelompok dengan pendapatan di atas 9 juta rupiah berjumlah 25 orang (6,3%). Sebaran pendapatan responden cukup bervariasi, dengan konsentrasi pada rentang pendapatan menengah (3 – 5 juta rupiah) dan proporsi yang lebih kecil pada rentang pendapatan terendah (di bawah

1 juta rupiah) dan tertinggi (di atas 9 juta rupiah), sebagaimana digambarkan pada histogram.

Tabel IV. 12 Tingkat Pendapatan Responden

Pendapatan				
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	≤ Rp 1.000.000	19	6.6	6.6
	Rp 1.000.001 – Rp 3.000.000	67	23.3	23.3
	Rp 3.000.001 – Rp 5.000.000	105	36.6	36.6
	Rp 5.000.001 – Rp 7.000.000	53	18.5	18.5
	Rp 7.000.001 – Rp 9.000.000	25	8.7	8.7
	> Rp 9.000.000	18	6.3	6.3
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



Gambar IV. 10 Histogram Tingkat Pendapatan Responden

Sumber: Survei Kuesioner, 2024

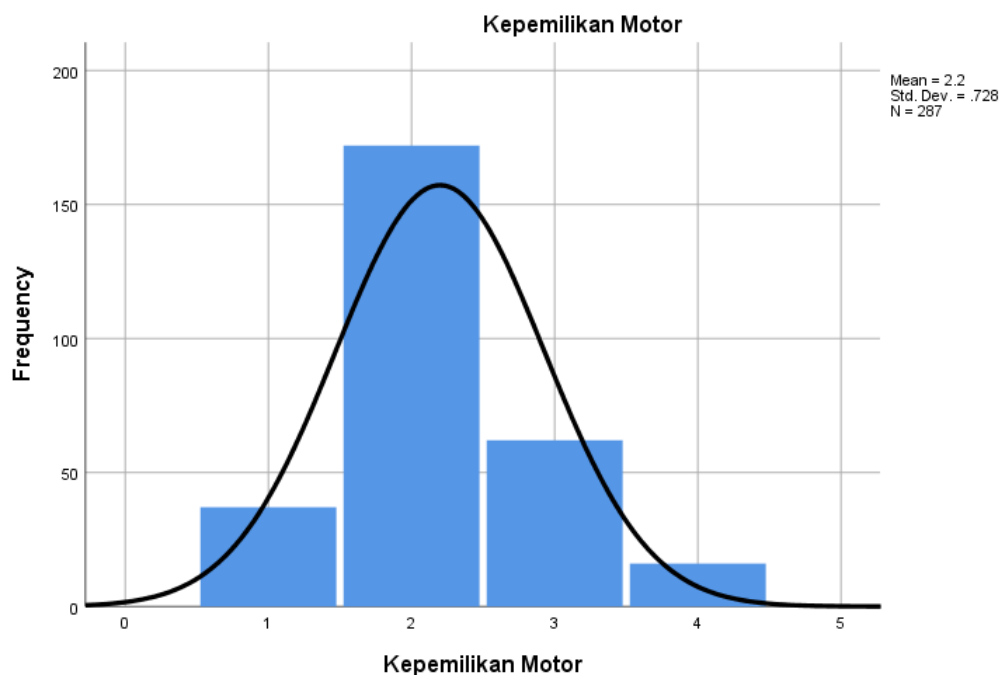
Distribusi kepemilikan sepeda motor pribadi responden menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki satu unit sepeda motor, dengan jumlah 172 orang (59,9%). Kelompok responden yang memiliki dua unit sepeda motor berjumlah 62 orang (21,6%), diikuti oleh kelompok yang tidak memiliki sepeda motor sebanyak

37 orang (12,9%). Sebagian kecil responden memiliki lebih dari dua unit sepeda motor, dengan jumlah 16 orang (5,6%). Data mengindikasikan konsentrasi kepemilikan sepeda motor pada satu unit per responden.

Tabel IV. 13 Kepemilikan Kendaraan Pribadi Motor Responden

Kepemilikan Motor				
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Tidak Ada	37	12.9	12.9
	1	172	59.9	59.9
	2	62	21.6	21.6
	Lebih dari 2	16	5.6	5.6
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



Gambar IV. 11 Histogram Kepemilikan Kendaraan Pribadi Motor Responden

Sumber: Survei Kuesioner, 2024

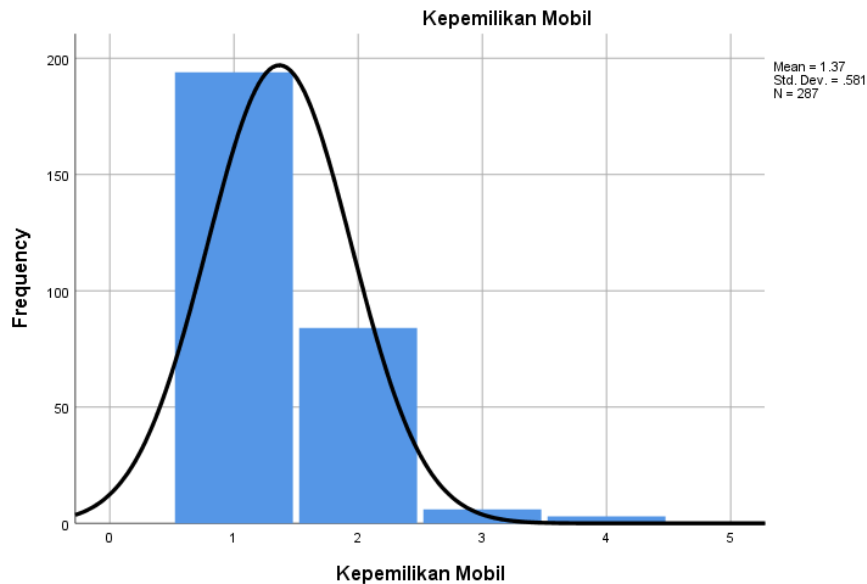
Distribusi kepemilikan mobil pribadi responden menunjukkan bahwa mayoritas responden tidak memiliki mobil, dengan jumlah 194 orang (67,7%). Kelompok responden yang memiliki satu unit mobil berjumlah 84 orang (29,3%). Sebagian kecil responden memiliki dua unit mobil, dengan jumlah 2 orang (2,1%), dan proporsi yang sangat kecil memiliki lebih dari dua unit mobil, yaitu 3 orang (1,0%).

Data ini mengindikasikan konsentrasi kepemilikan mobil pada kategori tidak memiliki mobil.

Tabel IV. 14 Kepemilikan Kendaraan Pribadi Mobil Responden

Kepemilikan Mobil				
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Tidak Ada	194	67.6	67.6
	1	84	29.3	29.3
	2	6	2.1	2.1
	Lebih dari 2	3	1.0	1.0
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



Gambar IV. 12 Histogram Kepemilikan Kendaraan Pribadi Mobil Responden

Sumber: Survei Kuesioner, 2024

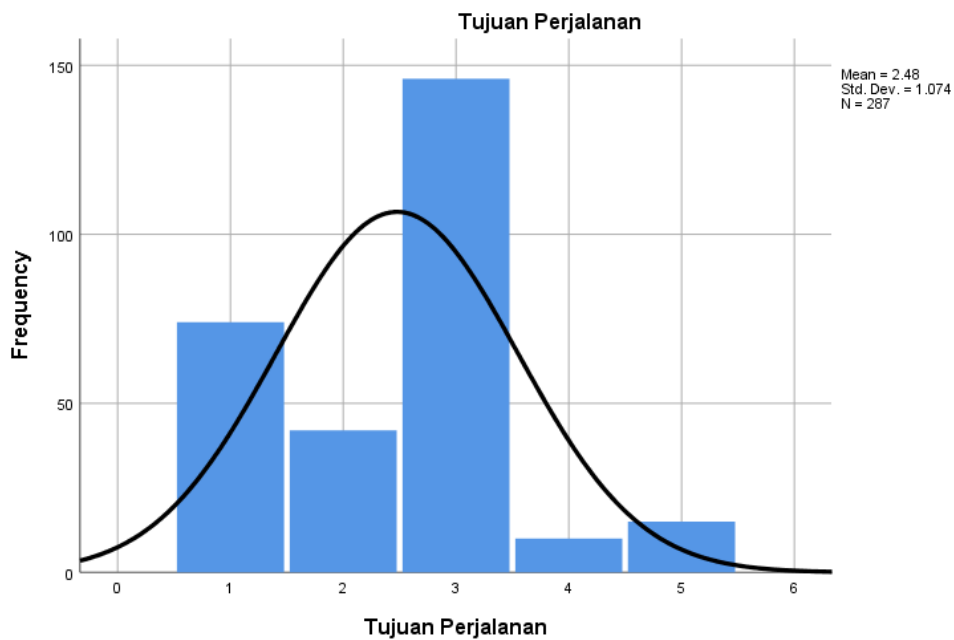
IV.5.2 Karakteristik Perjalanan

Bagian ini akan mengkaji karakteristik perjalanan responden, meliputi tujuan perjalanan, frekuensi perjalanan, dan moda akses yang digunakan menuju titik keberangkatan. Penelitian ini juga akan memaparkan preferensi responden terhadap operator moda transportasi eksisting, alasan pemilihan operator tersebut, serta tingkat pengetahuan dan dukungan responden terhadap rencana reaktivasi jalur Cipatat – Padalarang.

Tabel IV. 15 Tujuan Perjalanan Responden

Tujuan Perjalanan				
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Wisata	74	25.8	25.8
	Bekerja	42	14.6	14.6
	Mengunjungi keluarga/teman/kerabat/pasangan	146	50.9	50.9
	Kuliah/Sekolah	10	3.5	3.5
	Lainnya	15	5.2	5.2
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



Gambar IV. 13 Histogram Tujuan Perjalanan Responden

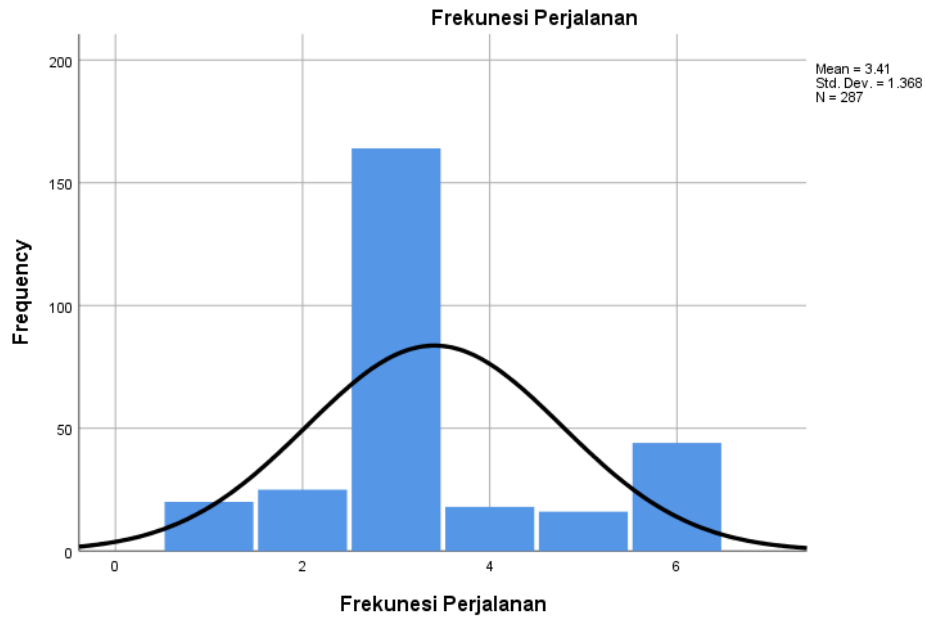
Sumber: Survei Kuesioner, 2024

Distribusi frekuensi perjalanan antarkota responden menunjukkan bahwa frekuensi perjalanan 1-2 kali dalam sebulan merupakan yang paling dominan, dengan jumlah 164 responden (57,1%). Frekuensi perjalanan sekali setiap 6 bulan menempati urutan kedua dengan 44 responden (15,3%), diikuti oleh frekuensi sekali seminggu dengan 25 responden (8,7%). Responden yang melakukan perjalanan 2-3 kali seminggu berjumlah 20 orang (7,0%), sedangkan frekuensi sekali setiap 2 bulan tercatat sebanyak 18 responden (6,3%), dan frekuensi sekali setiap 3 bulan sebanyak 16 responden (5,6%). Data ini mengindikasikan konsentrasi frekuensi perjalanan antarkota pada rentang 1-2 kali dalam sebulan.

Tabel IV. 16 Frekuensi Perjalanan Responden

Frekuensi Perjalanan				
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	2 – 3 kali seminggu	20	7.0	7.0
	Sekali seminggu	25	8.7	8.7
	1 – 2 kali sebulan	164	57.1	57.1
	Sekali per 2 bulan	18	6.3	6.3
	Sekali per 3 bulan	16	5.6	5.6
	Sekali per 6 bulan	44	15.3	15.3
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



Gambar IV. 14 Histogram Frekuensi Perjalanan Responden

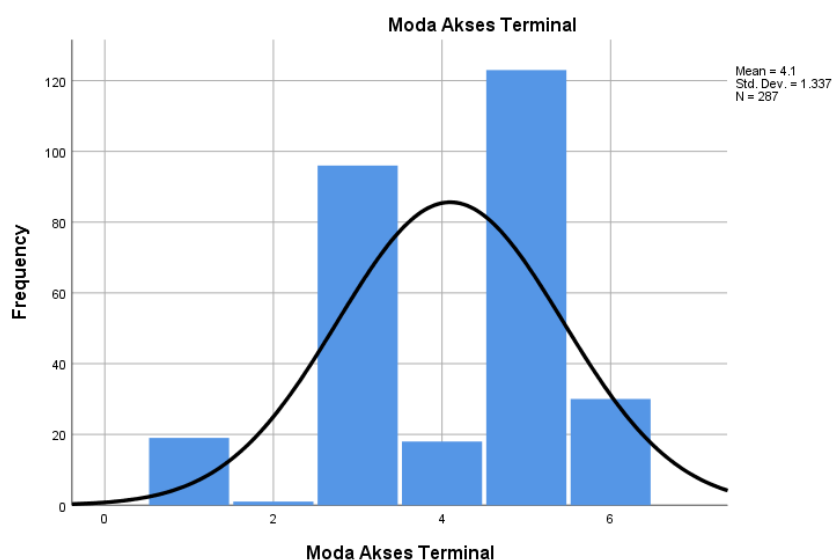
Sumber: Survei Kuesioner, 2024

Distribusi moda akses yang digunakan responden menuju terminal menunjukkan bahwa moda transportasi daring (sepeda motor, mobil, taksi daring) merupakan yang paling dominan, dengan jumlah 123 responden (42,9%). Penggunaan sepeda motor pribadi menempati urutan kedua dengan 96 responden (33,4%), diikuti oleh angkutan kota (angkot) dengan 30 responden (10,5%). Responden yang berjalan kaki menuju terminal berjumlah 19 orang (6,6%), pengguna mobil pribadi berjumlah 18 orang (6,3%), dan moda sepeda kurang diminati, dengan hanya 1 responden (0,3%). Data ini mengindikasikan konsentrasi penggunaan moda akses menuju terminal pada transportasi daring.

Tabel IV. 17 Moda Akses Menuju Terminal Responden

Moda Akses Terminal				
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Berjalan kaki	19	6.6	6.6
	Sepeda	1	0.3	0.3
	Motor	96	33.4	33.4
	Mobil	18	6.3	6.3
	Transportasi Online (Motor, Mobil, Taksi)	123	42.9	42.9
	Angkot	30	10.5	10.5
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



Gambar IV. 15 Histogram Moda Akses Terminal Responden

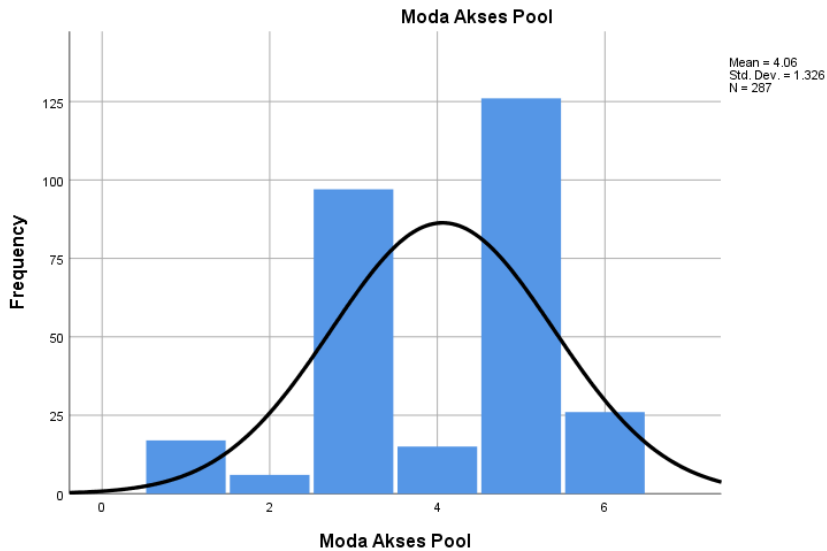
Sumber: Survei Kuesioner, 2024

Distribusi moda akses yang digunakan responden menuju pool menunjukkan bahwa moda transportasi daring (sepeda motor daring, mobil daring, taksi daring) merupakan yang paling dominan, dengan jumlah 126 responden (43,9%). Penggunaan sepeda motor pribadi menempati urutan kedua dengan 97 responden (33,8%), diikuti oleh angkutan kota (angkot) dengan 26 responden (9,1%). Responden yang berjalan kaki menuju pool berjumlah 17 orang (5,9%), pengguna mobil pribadi berjumlah 15 orang (5,2%), dan pengguna sepeda berjumlah 6 orang (2,1%). Data ini mengindikasikan konsentrasi penggunaan moda akses menuju pool pada transportasi daring. Proporsi ini relatif serupa dengan data responden sebelumnya terkait penggunaan moda akses menuju terminal.

Tabel IV. 18 Moda Akses Menuju Pool Responden

Moda Akses Pool				
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Berjalan kaki	17	5.9	5.9
	Sepeda	6	2.1	2.1
	Motor	97	33.8	33.8
	Mobil	15	5.2	5.2
	Transportasi Online (Motor, Mobil, Taksi)	126	43.9	43.9
	Angkot	26	9.1	9.1
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024



Gambar IV. 16 Histogram Moda Akses Pool Responden

Sumber: Survei Kuesioner, 2024

Berikut informasi tambahan mengenai pengetahuan responden terkait rencana reaktivasi jalur kereta api Cipatat – Padalarang. Hasil survey menunjukkan bahwa mayoritas responden, yaitu sebanyak 235 orang (81,9%), mengetahui adanya rencana reaktivasi tersebut. Sementara itu, terdapat 52 responden (18,1%) yang tidak mengetahui informasi mengenai rencana reaktivasi ini. Data ini mengindikasikan bahwa informasi mengenai rencana reaktivasi jalur kereta api Cipatat – Padalarang telah cukup tersebar di kalangan responden, meskipun masih terdapat sebagian kecil yang belum mengetahuinya.

Tabel IV. 19 Pengetahuan Informasi Responden

Pengetahuan Responden terkait Rencana Reaktivasi				
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Ya	235	81.9	81.9
	Tidak	52	18.1	18.1
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024

Kemudian data mengenai tingkat dukungan responden terhadap rencana reaktivasi jalur kereta api Cipatat – Padalarang. Hasil survey menunjukkan tingkat dukungan yang sangat tinggi terhadap rencana ini, dengan 283 responden (98,6%). Hanya sebagian kecil responden, yaitu 4 orang (1,4%), yang tidak mendukung rencana reaktivasi tersebut. Data ini mengindikasikan bahwa rencana reaktivasi jalur kereta api Cipatat – Padalarang mendapatkan dukungan yang luas dari masyarakat.

Tabel IV. 20 Dukungan Responden dalam Rencana Reaktivasi

Dukungan Rencana Reaktivasi				
		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Ya	283	98.6	98.6
	Tidak	4	1.4	1.4
	Total	287	100.0	100.0

Sumber: Survei Kuesioner, 2024